

Morski Przegląd Gospodarczy



Bulletin of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni | Bulletin de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia

Nr 4 | Gdynia, dnia 1 września 1946 r | Rok 1

Mgr Józef Kawczyński

Dwie wystawy

Równocześnie w dwóch przeciwległych sobie ośrodkach gospodarczych okręgu naszej Izby, w Bydgoszczy i Gdańsku, odbywają się wystawy obrazujące nasz stan gospodarczego posiadania na odcinku przemysłu, rzemiosła i handlu: Pomorska Wystawa Przemysłu, Rzemiosła i Handlu w Bydgoszczy, oraz Wystawa Dorobku Gospodarczego w Gdańsku. Najbliższe zaplecze naszych portów, organizując pierwsze wystawy po wojnie, wysunęło się zatem na czoło pod względem imprez wystawowych, dając świadectwo energii i rozmachu, jakie cechują tutejsze sfery gospodarcze w dziele odbudowy życia gospodarczego Pomorza i Wybrzeża.

Jest to zjawisko tym bardziej znamienne, że — myśl urządzenia tych wystaw wyszła ze środowiska prywatnych sfer gospodarczych. Na terenie Bydgoszczy sfery te, zwłaszcza rzemiosło z prezydium Izby Rzemieślniczej na czele, przy współudziale przedstawicieli przemysłu i handlu, stanowią jako Sekcja Wystaw Komitetu 600-lecia miasta Bydgoszczy, centralną komórkę organizacyjną Wystawy. W Gdańsku również projekt wystawy i główny rzut jej organizacji został przez przedstawicieli prywatnego sektora gospodarczego opracowany i przekazany Gdańskiemu Komitetowi Targów Międzynarodowych. W obydwu wypadkach zdrowa ta inicjatywa doznała przez miarodajne czynniki rządowe jak najintensywniejszego poparcia.

Obydwie wystawy zaczęto organizować bez uprzednio istniejącego aparatu wystawowego, bez hal wystawowych i gotowych stoisk, co więcej, bez zasobów finansowych, bez których, w warunkach normalnych, nie moglibyśmy sobie wyobrazić wykonania projektu jakiejkolwiek wystawy. Decyzja czynników centralnych i dyscyplina organizacyjna obecnego ustroju gospodarczego umożliwiły pokonanie trudności.

Przeważającą większość wystawców stanowią przemysł i handel państwowy i uspołeczniony, oraz urzędy i instytucje państwowe o charakterze gospodarczym. Jest to zresztą objaw naturalny wobec upaństwowienia kluczowego i większego przemysłu, oraz dominującej roli, jaką w handlu odgrywają państwowe centrale handlowe i spółdzielnie. Sektor gospodarczy prywatny, jest w tak wybitnej mniejszości, że nawet nie do pomyślenia byłaby znaczniejsza jego rola w obydwu wystawach w obecnym początkowym okresie odbudowy i dorobku. Inaczej niewątpliwie będzie się pod tym względem przedstawiała pozycja tego sektora na późniejszych wystawach, w miarę stabilizowania się porządku gospodarczego, i usuwania tych trudności, które jeszcze rozwój prywatnego handlu i przemysłu hamują. Rzemiosło, nie dotknięte procesem nacjonalizacji, wystąpiło na wystawie w Bydgoszczy licznie i reprezentacyjnie. Okazało ono swoją niespożytość i siłę.

Biorąc pod uwagę ogólne cele wszystkich wystaw gospodarczych, którymi są z jednej strony demonstracja potencjału gospodarczego w kraju, czy też danego regionu, a z drugiej strony ułatwianie kontaktów między producentem, handlem i konsumentem, odnosi się wrażenie, że omawiane wystawy spełniają tylko pierwszą część swego zadania. W sposób znakomity ilustrują one poważne wyniki odbudowy po zniszczeniach wojennych. Spotykamy na obydwu wystawach wszystkie większe zakłady przemysłowe przedwojenne, dawne fabryki i wytwórnie prywatne, które stale i z dużym rozma-

chem reprezentowały życie gospodarcze Pomorza i Wybrzeża na wystawach przedwojennych, a które obecnie w nowym charakterze, jako przedsiębiorstwa państwowe lub spółdzielcze, dalej spełniają tę samą zaszczytną misję. Podjęły one produkcję przedwojenną, w niektórych działach nawet wzbogaconą nowymi wynalazkami i zdobyczami.

Nie wszystkie wprawdzie eksponaty są odzwierciedleniem rzeczywistych możliwości produkcyjnych w chwili obecnej, są one po części obrazem produkcji, która będzie podejmowana w najbliższej lub dalszej przyszłości, równolegle z usuwaniem zniszczeń w budynkach i maszynach. To, co daje nam jednak wierny obraz produkcji bieżącej, jest i tak wielkie. Osiągnięcia rekonstrukcji przedsiębiorstw i produkcji na przestrzeni jednego roku godne są największego uznania.

Spotykamy się także na wystawach z nowym wzbogaceniem naszego przemysłu o tak poważny dział, jakim jest przemysł stoczniowy na terenie województwa gdańskiego. Budownictwo okrętowe zwiększa w dużym stopniu ciężar gatunkowy przemysłu na Wybrzeżu i stanowić będzie na wszystkich naszych wystawach wybitny przedmiot zainteresowania dla zwiedzających.

Większość wystawców nie jest natomiast w możności przyjmowania zamówień. Produkcja ich znajduje się bowiem bądź to w stadium początkowym, bądź też została już zaabsorbowana zamówieniami państwowymi. Zresztą, jak już wzmiankowano, część eksponatów ma raczej charakter informacyjno - potencjonalny, niż praktyczny. Niedomagania te odczuwa szczególnie prywatny handel hurtowy, poszukujący usilnie źródeł zaopatrzenia.

Obie wystawy zostały zrealizowane w stosunkowo niedługim czasie, co głównie odnosi się do wystawy w Gdańsku. Mimo to jednak wykazują one wysoki poziom dekoracyjno-artystyczny i nie ustępują pod tym względem w niczym naszym wystawom przedwojennym.

Zachodzą jednak między omawianymi wystawami poważne różnice pod względem wielkości i zasięgu. Wystawa bydgoska skoncentrowała ponad 1000 wystawców, poczynając od dużego przemysłu i państwowych central handlowych, a kończąc na zbiorowych stoiskach rzemieślniczych. Rozmiarami swymi zasługuje ona na pełne miano wystawy. Rozmieszczona została we wspaniałym parku miejskim, gdzie szereg nowych stoisk, nieraz bardzo oryginalnych i ciekawych pod względem architektonicznym, stanowi prawdziwą ozdobę wystawy, oraz w kilku gmachach szkolnych, znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie parku. Teren wystawy stanowi wysoce estetyczną całość.

Wystawa gdańska koncentruje się prawie wyłącznie w gmachu szkolnym u wylotu ul. Okopowej. Gdańsk przygotował się odświętnie do wystawy, tworząc rozległe i dla oka nader przyjemne plantacje kwiatów i trawniki wzdłuż drogi, wiodącej do gmachu wystawy. Pod względem wielkości stanowi wystawa gdańska około 1/3 wystawy bydgoskiej .Posiada ona za to nader ciekawe i na wysokim poziomie wykonania technicznego i graficznego stoiska z dziedziny zagadnień morskich, a portowych w szczególności. Przestudiowanie odnośnych eksponatów daje pełny obraz naszych dotychczasowych osiągnięć i przyszłych prac nad odbudową portów. Wystawa gdańska, która zobrazować miała dorobek gospodarczy na Wybrzeżu, objęła dla skompletowania tego obrazu, co zresztą jest zupełnie uzasadnione, także eksponaty i wykresy z dziedziny szkolnictwa, administracji miejskiej, organizacji urzędów itp. Może nawet sam proces i rozwój dzieła odbudowy Wybrzeża nie doznał dostatecznie wszechstronnego naświetlenia, na skutek czego wrażenie tego ogromu pracy rekonstrukcyjnej, jakiej na Wybrzeżu dokonano, nie jest tak silne, jak na to rzeczwistość zasługuje.

Bydgoszcz nie po raz pierwszy pokusiła się o urządzenie wystawy w większym stylu. Pamiętamy kilka takich imprez udanych z czasu przedwojennego. Nasuwa się też mimo woli wniosek, że jako główne centrum gospodarcze Pomorza powinna Bydgoszcz stać się miejscem corocznych wystaw względnie targów. Ma ona po temu dostateczną ilość motywów rzeczowych. Najważniejszym jednak momentem jest położenie Bydgoszczy w centrum arteryj komunikacyjnych wodnych i kolejowych między zapleczem, a szerokim pasem wybrzeża morskiego z portami Szczecinem, Gdynią i Gdańskiem. Rola, jaką w charakterze węzłowego punktu komunikacyjnego odgrywać będzie Bydgoszcz, stwarza przed nią dużą przyszłość, a tym samym predystynuje ją także na miejsce poważnych imprez wystawowo - targowych.

O roli miast nadmorskich i ich przeznaczeniu na miejsce targów nie tylko o zasięgu krajowym, ale, i to przede wszystkim, o zasięgu międzynarodowym, nie może być w ogóle jakichkolwiek wątpliwości. Kto docenia rolę portów, jako instrumentu wymiany z zagranicą, a zwłaszcza ich możliwości w handlu tranzytowym, nie może oprzeć się gorącemu życzeniu, aby nad morzem powstały w możliwie najkrótszym czasie targi międzynarodowe. O sprawie tej mówi się i pisze obecnie coraz głośniej i coraz częściej.

Widzieliśmy, jak stosunkowo łatwo było zrealizować wystawę w Gdańsku, dzięki temu, że na rozkaz czynników naczelnych przemysł i handel państwowy oraz spółdzielczy imprezę tę poparły i poniosły ciężar jej zrealizowania. Była to improwizacja

pomyślnie udana. Natomiast nie możemy liczyć na tak dalece posunięte uproszczenie sprawy przy organizacji targów międzynarodowych. A przecież lubujemy się w powiedzeniu, że chcemy przejąć rolę Targów Lipskich. To obowiązuje nas do bardzo poważnego wysiłku i niezwłocznego podjęcia prac przygotowawczych.

Może nie od rzeczy będzie przypomnieć, że już w 1936 roku powstała myśl zorganizowania międzynarodowych targów bałtyckich w Gdyni, na przestrzeni ponad 30 ha, położonych uroczo wśród lasu z możliwością należytego rozmieszczenia pawilonów i dogodnego połączenia kolejowego. W Gdańsku natomiast teren, przewidziany na targi międzynarodowe, posiada zaledwie 7 ha przestrzeni i nie przedstawia właściwie żadnych specjalnych udogodnień. Gdzie więc umieścić tak kolosalną i poważną imprezę, jak targi międzynarodowe, w Gdańsku czy w Gdyni, to problem wyjściowy, który trzeba należycie rozstrzygnąć.

Mgr Kazimierz Zagórny

Niebezpieczne dysproporcje

Entuzjazm przy ocenie stale wzrastających cyfr obrotowych naszych portów jest całkowicie usprawiedliwiony. W stosunkowo bowiem krótkim czasie potrafiliśmy uczynić zniszczone porty wielkimi bazami wymiany międzynarodowej i morskiego transportu. Zwiększa się również liczba odbudowanych dźwigów i nabrzeży, wzrasta przestrzeń składowa, dając coraz większe możliwości eksploatacyjne dla naszych portów i podciągając je do poziomu przedwojennego.

W tym wielkim wysiłku organizacyjnym i pracy rekonstrukcyjnej, dopuszczono jednakże do niepożądanego zjawiska, będącego w tej chwili jednym z najpoważniejszych niedociągnięć na odcinku odbudowy Wybrzeża, a które określić należy jako „niedysproporcje“ między odbudową portów a odbudową miast portowych.

Uświadomienie społeczeństwa naszego w zagadnieniach morskich jest już na tyle wyrobione, że nie trzeba się zbytnio rozwodzić nad tym, że port to nie tylko baseny portowe, uzbrojone nabrzeża, dźwigi i składy, ale, że do całości pojęcia portu wchodzi miasto ze wszystkimi urządzeniami, jakie służą dla pomieszczenia tych rzesz pracowników tak fizycznych jak i umysłowych, które w porcie pracują i tych przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, które w sposób mniej lub więcej bezpośredni uczestniczą w pracy przy przeładunku towarów, żegludze, w odbudowie portów, budownictwie okrętów i ich naprawie, aprowidowaniu portów, okrętów itp.

Człowiek, zatrudniony przy pracy portowej, winien mieszkać w najbliższej odległości od miejsca pracy, tj. w mieście portowym, aby nie tracić zbyt dużo czasu i energii na uciążliwe dojazdy.

Musimy niestety stwierdzić, że w dzisiejszym stanie rzeczy nasze miasta portowe tych możliwości ludziom portu nie dają. Wyraźne jest niedociągnięcie w odbudowie miast portowych. O ile Główny Urząd Morski z Biurem Odbudowy Portów realizują swój program rekonstrukcyjny intensywnie i na dużą skalę, tak, że zupełnie wiarygodną wydaje się zapowiedź tych instytucji, że w wykonaniu 3-letniego planu doprowadzą zdolność przeładunkową naszych portów do 30 milionów ton rocznie, o tyle Gdańska Dyrekcja Odbudowy, ze swoim programem odbudowy miast, za tym tempem nie podąża. Wprawdzie ma ona dostarczać 250 mieszkań rocznie, ale cyfra ta, wobec ogromnych braków mieszkaniowych w miastach portowych, przez długi szereg lat nie będzie w możności zaspokoić głodu mieszkaniowego.

Jako usprawiedliwienie słyszymy stale, że przyczyną tej niedysproporcji jest brak kredytów. Jeżeli jednak głębiej wnikniemy w to zagadnienie, stwierdzić musimy, że brak tu nie tylko kredytów ze Skarbu Państwa, ale i kredytów krótko — oraz średnioterminowych, które z dużym powodzeniem mogłaby wykorzystać inicjatywa prywatna dla sprawy odbudowy miast portowych. Niestety warunki, jakie istnieją, a zwłaszcza wywłaszczenie gruntów miejskich, nie stwarzają klimatu, sprzyjającego szerzej zakreślonej akcji inicjatywy prywatnej, wymagającej nie tylko wytężonej pracy, ale i dużych nakładów pieniężnych i związanej z tym odpowiedzialności.

Dalsze „niebezpieczne dysproporcje“ przedstawia trasa komunikacji drogowej między miastami morskimi. Stwierdzono, że tą wąską drogą, która łączy Gdańsk z Gdynią, przebiega dziennie około 10.000 samochodów, nie licząc trolleybusów, tramwajów i innych pojazdów. Toteż nieszczęśliwe wypadki na tej drodze są na porządku dziennym, a trudności, jakie dla samej komunikacji, jako takiej, istnieją, są prawdziwą zmorą dla tych, którzy z tej komunikacji są zmuszeni korzystać.

Skąd pochodzi ten przymus korzystania z tej komunikacji? Sięgamy tu do dalszego ogniska „niebezpiecznych dysproporcji“, a mianowicie do faktu, że wielki kompleks miast portowych Gdańsk — Gdynia, wykazujący tak dużą żywotność na odcinku pracy gospodarczej, nie posiada usprawnionej komunikacji telefonicznej. Tej okoliczności za-

wdzięczamy, że przestrzeń 25 km przebywa się jeszcze wielokrotnie szybciej samochodem, niż telefonem.

Nie uciekając się do dalszego mnożenia przykładów, dochodzimy do wniosku, że wyżej naszkicowane dysproporcje muszą być wynikiem braku koordynacji w polityce, dotyczącej odbudowy Wybrzeża i naszej gospodarki morskiej. W tym braku koordynacji kryje się niewątpliwie duże niebezpieczeństwo dla rozwoju tejże gospodarki i sądzimy, że sprawa zasługuje na gruntowne przemyślenie i powzięcie zaradczych środków.

Mgr Marian Madejski

Zagadnienia komunikacyjne w pasie nadmorskim

Rzut oka na mapę Wybrzeża wskazuje, że teren jest pod względem komunikacyjnym pozornie dość dobrze wyposażony. Pozorność tę stwarza gęsta siatka dróg żelaznych i bitych, jednak z dzisiejszego punktu widzenia zawierająca zasadnicze wady. Wadą jest przede wszystkim promienisty układ głównych szlaków w stosunku do Berlina a nie Warszawy czy Łodzi lub Śląska. Wskutek tego układu najważniejsze szlaki komunikacyjne biegną równolegle do Wybrzeża, a skierowane zgodnie z wymogami niemieckiej polityki na Królewiec i Olsztyn, nie łączą nas wygodnie z ośrodkami gospodarczymi Polski. Układ ten wskazuje dalej na dotychczasową odrębność gospodarczą delt Wisły i Odry oraz na traktowanie przez Niemców wybrzeża pomiędzy Odrą a Łebą jako terenu drugorzędnego.

Zastąpienie poziomego układu siatki komunikacyjnej układem pionowym „n a P o l s k ę" przy wykorzystaniu istniejących odcinków nie jest trudnym zagadnieniem. Doświadczenie jednak z międzywojennego okresu uczy, że spionowanie siatki tej na Pomorzu i w północnej części województwa warszawskiego musiało być rozłożone na długie lata.

Zgodnie z tym założeniem Wybrzeże można traktować albo w ścisłym tego słowa znaczeniu jako pas od Świnoujścia do Braniewa, sięgającego w głąb lądu nie więcej jak 50—100 km, albo z pełniejszym zapleczem, dostosowanym do przyszłych planów regionu gospodarczego, kto wie, czy nie obejmującym w przyszłości rejonu Piły, Bydgoszczy, Grudziądza i Olsztyna.

Zaplanowanie sieci komunikacyjnej rozpatrywać należy w dwóch zasadniczych układach: w układzie poziomym określającym jej zagęszczenie i wydajność przewozową, oraz w układzie pionowym określającym rodzaj mających być użytych środków komunikacyjnych ze względu na ich sprawność techniczną.

Wybrzeże należy niewątpliwie do terenów wyjątkowo dogodnych dla rozwoju wszelkiego rodzaju komunikacji. Przede wszystkim więc drogi wodne: morze, kanały i spławne rzeki, dalej drogi żelazne: koleje i kolejki szeroko- i wąskotorowe, gęsta siatka dróg bitych, a w końcu łatwość zagęszczenia lotnisk dla komunikacji powietrznej.

Wszystkie mogące tu wchodzić w rachubę środki komunikacyjne posiadają swoje specyficzne cechy sprawności i wydajności, odmienne koszta inwestycyjne i różnorodną opłacalność gospodarczą.

Wszystkie one mogą ze sobą **współpracować** lub **współzawodniczyć.** Na moment ten zwrócić należy baczną uwagę, ponieważ przyzwyczailiśmy się do tego, że środków i linij transportowych mamy, ogólnie biorąc, w Polsce za mało, i że rozwój ich, choćby niezbyt planowy, zawsze jest wysoce pożądany. Na wybrzeżu jesteśmy w innych warunkach. Gęsta siatka linij komunikacyjnych, chociaż — jak zaznaczyliśmy na wstępie — niezbyt dogodna, będzie służyć naszym potrzebom i dalszy jej, niedokładnie przemyślany, rozwój może doprowadzić do przeinwestowania komunikacyjnego, lub szkodliwego z punktu widzenia celowości — współzawodnictwa.

Przeinwestowanym komunikacyjnie jest teren, na którym wydajność istniejących środków komunikacyjnych nie jest w pełni wyzyskiwana. Z tego rodzaju zjawiskiem, jako następstwem bezplanowego rozwoju sieci komunikacyjnej i współzawodnictwa różnych środków transportowych, spotykamy się już dość często w zachodniej Europie (Francja, Anglia, Niemcy, głównie Belgia).

Ze zjawiskiem tym spotkalibyśmy się dość szybko, gdybyśmy na terenie wybrzeża dopuścili do bezplanowego rozwoju komunikacji dla każdego ośrodka gospodarczego oddzielnie. Już dzisiaj możnaby przytoczyć pewien przykład. Do niedawna najważniejszym środkiem komunikacyjnym pomiędzy Gdańskiem i Warszawą były autobusy P.K.S. i „Orbisu" i trzeba było nieraz na kilka dni naprzód zamawiać sobie miejsca. Pierwszy pociąg pośpieszny, uruchomiony na tej trasie, spowodował dla autobusów kompletne załamanie ruchu. Autobusy chodzą puste, a P.K.S. w konsekwencji niepożądanego dla niej współzawodnictwa znalazła się w dość trudnej sytuacji.

Specyficzne cechy poszczególnych środków transportowych wyznaczają im właściwą dla nich rolę w służbie transportowej i każdy z nich będzie dobry o ile będzie właściwie użyty.

Warunkiem prawidłowego rozwiązania zagadnienia komunikacji jest wykluczenie współzawodnictwa na rzecz

ścisłej i gospodarczo celowej współpracy. Planując tę współpracę rozróżnić należy linie komunikacyjne sztywne i elastyczne. Sztywne linie to te, które wymagają przy ich urządzaniu ogromnych wkładów, a równocześnie zasięg ich jest dość ograniczony. Należą tu w pierwszym rzędzie koleje i kolejki żelazne oraz sztuczne drogi wodne.

Wkłady dokonane w linie np. kolejowe czy tramwajowe gdyby okazały się nieopłacalne lub gospodarczo nieuzasadnione, byłyby prawie całkowicie stracone, gdyż koszt demontażu i ponownej budowy byłby niewspółmiernie wysoki w stosunku do nowej budowy. Zasięg natomiast linij sztywnych jest ograniczony przy liniach kolejowych — stacjami i przystankami, przy drogach wodnych — przystaniami, oraz koniecznością dowozu i przeładunku.

Linia elastyczna nie wymaga przy urządzaniu jej wkładów traconych przy likwidacji, a równocześnie posiada większy zasięg. Obok żeglugi morskiej i po naturalnych drogach wodnych należy tu transport drogowy, samoloty i trolleybusy, których urządzenia dają się łatwo przerzucać na inną trasę i prawie całkowicie w nowych warunkach wykorzystać.

Abstrahując od wspomnianej na wstępie konieczności spionowania całej sieci komunikacyjnej, — z punktu widzenia wewnętrznych, międzykomunalnych interesów wybrzeża, zarysowują się trzy zasadnicze trasy linii komunikacyjnych po drogach zarówno żelaznych, jak i bitych.

Pierwsza z nich przebiegać powinna nad wybrzeżem stanowiąc najkrótsze połączenie wewnętrzne między miejscowościami nadbrzeżnymi. Druga trasa przebiegać powinna poprzez pas wzgórz i jezior, poprzez tak zwaną Szwajcarię Kaszubską i Pomorską. Byłoby to najbliższe połączenie Szczecina z Gdańskiem, a równocześnie znakomity szlak turystyczny, pełen lasów, wzgórz i jezior i terenów sportowych (początek spływów kajakowych do morza, yachtingu żaglowego i lądowego, narciarstwo itp.). Szlak ten miałby pierwszorzędną siłę atrakcyjną dla turystyki w głębi kraju i stanowiłby niewątpliwie dla mieszkańców naszych miast najmilszy teren wycieczkowy.

Trzecia wreszcie trasa przebiegać powinna przez najgłębszą część regionu Związku Miast Wybrzeża — prawdopodobnie jego zaplecze przemysłowe: dolina Odry, Noteci i Wisły, a więc terenem również i z turystycznego punktu widzenia niezmiernie ciekawym.

Tymi trzema szlakami iść powinny zasadnicze trasy bezpośrednich linii kolejowych i dróg bitych.

Wszystkimi trzema szlakami biegnie cały szereg dróg kolejowych i bitych. Są one częściowo zniszczone długoletnim zaniedbaniem i działaniami wojennymi, ale nadające się do odbudowy czy przebudowy i dostosowania do obecnych potrzeb. Szczegółowe ich wytyczenie będzie wymagało długich studiów.

Na pierwszym, nadmorskim szlaku, będzie to zapewne droga wiodąca ze Szczecina przez Kołobrzeg, Koszalin, Słupsk, Lębork, Wejherowo, Gdynię, Gdańsk, Elbląg, Tolkmicko do Braniewa. Droga ta może być naprostowana pomiędzy Płotami a Kołobrzegiem, lub też iść z małym przedłużeniem przez Gołaszewo i Kamień, aby tam uzyskać połączenie z rejonem kąpielisk i uzdrowisk Świnoujścia.

Druga i trzecia arteria iść będzie prawdopodobnie początkowo autostradą przez Starogard do Drawska, skąd szlak turystyczny poprowadzi przez Szczecinek — Bytów — Kartuzy. Dla trzeciej arterii, typu zbliżonego do autostrady, będzie można według projektu R.U.P.P. wykorzystać drogą asfaltową Tczew — Chojnice — Wałcz i połączyć je w rejonie Wałcz — Złotów z Drawskiem ze wspomnianą autostradą szczecińską.

Szlaki kolejowe przebiegać będą trasami zbliżonymi do tras drogowych.

Z punktu widzenia pionowego układu komunikacyjnego należałoby przyjąć za zasadę, poza maksymalnym wykorzystaniem istniejących urządzeń kolejowych (od pociągu towarowego do motorowego), rozbudowę trakcji samochodowej. Wybrzeże będzie potrzebowało komunikacji możliwie najbardziej elastycznej, zmiennej sezonami i obejmującej swym zasięgiem możliwie bezpośrednio każdy warsztat produkcji. Zatem system transportu „od drzwi do drzwi", system, który dać może tylko samochód lub ciągnik — dla ruchu towarowego, lub autobus dla ruchu pasażerskiego. Z drugiej strony dla ruchu podmiejskiego w wielkich miastach i takich połączeń jak Sławno—Derłów, czy Słupsk — Postomin, najodpowiedniejsza jest szybkobieżna kolej elektryczna.

Organizacyjnym błędem byłoby pozostawić każdemu z ośrodków troskę o rozwiązywanie swych zagadnień komunikacyjnych, podobnie, jak byłoby błędem ich scentralizowanie. Wydaje się, że z tego punktu widzenia zarysowują się cztery ośrodki dyspozycji komunikacyjnej ośrodek Gdańsk — Gdynia z zasięgiem po Lębork — Bytów, Kościerzynę, Starogard, Malbork, Elbląg i Braniewo; ośrodek Szczecin z zasięgiem obramującym zatokę Szczecińską i zespół uzdrowisk nadbrzeżnych z Świnoujściem i Kamieniem oraz dwa ośrodki mniejsze: Kołobrzeg — Koszalin i Słupsk — Sławno — Derłów — Postomin.

Natomiast całkowicie jednolitej dyspozycji wymaga niewątpliwie żegluga przybrzeżna na całym odcinku Szczecin — Elbląg, oraz komunikacja samolotowa, o której już dzisiaj pomyśleć należy.

Dział Informacyjno-Statystyczny

Sprawy Wybrzeża

Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża

pod redakcją *Mgr Antoniego Skotnickiego*

Eksploatacja portów

Rozwój obrotów towarowych portów Gdańsk — Gdynia w roku bieżącym kształtuje się pomyślnie. W każdym miesiącu mamy około 100.000 ton podwyżki w obrotach portowych, za wyjątkiem miesiąca lipca, w którym obroty zostały nieco zahamowane i wykazują 4,3% spadku w stosunku do miesiąca czerwca. Dotychczasowe cyfry obrotów, utrzymujące się w granicach 80.000 ton miesięcznie, są znacznie powyżej zakreślonego planu, który przewidywał osiągnięcie na koniec roku zdolności przeładunkowej w realizacji rocznej 7 — 8 milionów ton.

Pracę obu portów w r. b. ilustruje niżej podane zestawienie:

Miesiąc	import w tys. ton	eksport w tys. ton	ogółem w tys. ton
Rok 1945:	376,7	540,7	917,4
Rok 1946:			
styczeń	139,0	177,9	316,9
luty	172,8	240,8	413,6
marzec	155,5	378,4	533,9
kwiecień	258,7	391,8	650,5
maj	261,3	514,4	775,7
czerwiec	335,0	502,7	837,7
lipiec	315,5	491,4	806,9

W miesiącu lipcu porty delty Wisły przeładowały ogółem 801,2 tys. ton z czego na import przypadło 315,5 tys. ton, a na eksport 485,7 tys. ton.

Obrót towarowy portu Gdańsk wyniósł w tym czasie 462,5 tys. ton, z czego na import przypada 177,0 tys. ton, a na eksport 285,5 tys. ton. Obroty Gdyni wynosiły 338,7 tys. ton, w tym import 138,6 tys. ton, a eksport 200,1 tys. ton.

Pracę poszczególnych portów w r. b. ilustrują podane cyfry w tab. 2.

Miesiąc	Gdańsk			Gdynia		
	import w t. ton	eksport w t. ton	obrót w t. ton	import w t. ton	eksport w t. ton	obrót w t. ton
Rok 1945: . . .	135,0	218,9	353,9	241,5	321,8	563,3
Rok 1946:						
styczeń	68,7	86,0	134,9	70,1	91,9	162,0
luty	7.2	132,7	229,9	75,6	108,1	183 7
marzec	68,2	198,7	266,9	87,3	179,7	267,0
kwiecień . . .	105.7	209,7	315,4	153.0	182,2	335,2
maj	126.5	256,1	382,6	134.8	258,3	393,1
czerwiec . . .	153,0	266,4	419,4	181,9	36.4	418,3
lipiec	177,0	285,5	462,5	138,6	201,9	338,7

W ogólnym imporcie wynoszącym w miesiącu lipcu 315,5 tys. ton przywieziono z zagranicy 144 tys. ton rudy, 83 tys. ton drobnicy, 14 tys. ton pszenicy, 11,4 tys. ton kukurydzy, 2,5 tys. ton ziemniaków, 1,2 tys. ton celulozy, 36 tys. ton produktów ropy, 13 tys. ton papierówki, 13,9 tys. ton nawozów sztucznych, 1,2 tys. ton złomu żelaznego, oraz 18 tys. sztuk koni, 2.643 sztuk bydła i ca 68 tys. sztuk drobiu.

Przywóz towarów w ramach dostaw UNRRA i innych przedstawia zestawienie 3.

Miesiąc	Gdańsk w tys. ton		Gdynia w tys. ton		Razem w tys. ton	
	UNRRA	inne	UNRRA	inne	UNRRA	inne
Rok 1945: . . .	79,1	56,1	120,0	121,5	199,1	177,6
Rok 1946:						
styczeń	38,7	30,2	46,2	23,9	84,9	54,1
luty	84,0	13,1	46,9	28,8	130,9	41,9
marzec	52,6	15,6	60,8	26,5	113.4	42,1
kwiecień . . .	74,0	31,7	125,2	27,8	199,2	59,5
maj	89,2	37,3	83,4	51.4	172,6	88,7
czerwiec . . .	105,5	47,5	135,2	46,7	240.7	94,3
lipiec	79,7	97,2	47,9	90,7	127,6	187,9

W ogólnym eksporcie wynoszącym w miesiącu lipcu 485,7 tys. ton wywieziono węgla, koksu i bunkru 465,7 tys. ton, cementu 15,5 tys. ton, łososia 7,4 tys. ton, cynku 2,4 tys. ton, sody 1,2 tys. ton, bieli (farb) 255,1 ton, ołowiu 328,8 ton, bawełny 54,5 ton, oraz różnych 108 ton.

Wywóz węgla, koksu i bunkru kształtował się według zestawienia 4.

Miesiąc	Gdańsk w tys. ton	Gdynia w tys. ton	Razem w tys. ton
Rok 1945:	198,2	318,2	516,4
Rok 1946:			
styczeń	82,1	91,8	173,9
luty	125,8	100,1	225,9
marzec	198,7	174,6	373,3
kwiecień	209,2	172,1	381,3
maj	253,2	242,7	495,9
czerwiec	249,8	213,4	463,2
lipiec	282,2	183,5	465,7

W miesiącu lipcu do portów Gdańsk — Gdynia weszło 444 statków o pojemności 459.266 NRT — wyszło 435 statków o pojemności 444.580 NRT. — Pasażerów przyjechało 4.161 osób, wyjechało 340 asób.

Tabela 5 i 6 (str. 7) daje porównanie ruchu statków i tonażu w obu portach bież. roku.

Wejście

Miesiąc	Gdańsk		Gdynia		Razem	
	ilość statków	N. R. T.	ilość statków	N. R. R.	ilość statków	N. R. T.
Rok 1945: . . .	356	309,955	351	436,135	887	746,090
Rok 1946:						
styczeń	110	124,096	122	150,616	232	274,712
luty	98	170,510	128	169,724	226	340,234
marzec	144	197,845	171	193,813	315	391,658
kwiecień . . .	155	226,773	181	226,069	336	452,842
maj	198	240,670	296	218,385	494	459,055
czerwiec . . .	224	276,676	275	232,450	499	509,126
lipiec	221	275,451	223	183,815	444	459,266

Wyjście

Miesiąc	Gdańsk		Gdynia		Razem	
	ilość statków	N. R. T.	ilość statków	N. R. T.	ilość statków	N. R. T.
Rok 1945: . . .	343	289,017	510	395,878	853	684,895
Rok 1946:						
styczeń	104	123,224	114	150,959	218	274,183
luty	97	152,940	130	173,165	227	326,105
marzec	148	208,717	175	205,737	323	414,454
kwiecień . . .	155	221,150	182	229,343	337	450,493
maj	192	242,791	295	205,560	487	448,351
czerwiec . . .	213	276,106	269	217,467	482	493,573
lipiec	214	261,150	221	183,439	435	444,580

Urządzenia przeładunkowe

Ilość dźwigów w miesiącu lipcu wzrosła w Gdańsku o 1 sztukę, w Gdyni zaś o 2 sztuki.

Czynnych dźwigów było w Gdańsku 22 sztuki, w Gdyni 27 sztuk.

Dźwigów w remoncie w Gdańsku jest 12 sztuk, w Gdyni 8 sztuk, razem 20 sztuk.

Przerwy w dostawie prądu za okres sprawozdawczy wynosiły: 1 przerwa — 24 minuty. Jest to rekordowa sprawność w dostawie prądu, gdyż najlepszy dotychczas stan rzeczy w czerwcu b. r. wykazywał 12 przerw, a czas ich trwania 4 godziny 6 minut.

Na temat urządzeń przeładunkowych w portach odbyła się w końcu lipca konferencja pod przewodnictwem Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego, na której przedstawione zostały możliwości przeładunkowe w portach w chwili obecnej oraz omówiona została sprawa zamówień dźwigów w Z. P. M. i ustalono plan zamówień na okres trzyletni.

W toku też są prace Komisji Normalizacyjnej urządzeń portowych, która została wciągnięta w orbitę prac Komitetu Normalizacyjnego przy Prezydium Rady Ministrów i zarejestrowana jako Komisja Normalizacyjna Urządzeń Portowych P. K. N.

Na koniec należy wspomnieć, że 24.VII odbyło się posiedzenie Komisji dla sprawy dźwigów, które przybyły z Magdeburga. Komisja doszła do wniosku, że dźwigi te nadają się do wykorzystania po dostosowaniu do normalnego napięcia 380 Volt, przy czym nośność dźwigów ulegnie zmniejszeniu około 20%. W myśl polecenia Ministerstwa jeden z dźwigów zostanie ustawiony w Szczecinie.

Magazyny portowe. W Gdyni w miesiącu lipcu powierzchnia magazynów pozostała bez zmiany, mianowicie:

W eksploatacji lub pod nadzorem GUM.

w I strefie . . . . 86.470 m²
w II „ . . . . 19.503 m²
w ekspl. innych przedsiębiorstw . . . 16.385 m²
Razem 122.358 m²

W Gdańsku powierzchnia magazynów wzrosła dzięki zwolnieniu przez wojska radzieckie 3-ch magazynów nad Leniwką, z 29.399 m² do 32.074 m²

Wykorzystanie powierzchni magazynów w Gdyni wynosiło w okresie od 26.VI do 25.VII 46 = **47,6%** = 1.187.157 metrodni.

W Gdańsku wojska radzieckie zwolniły elewator Nr 1 wraz z magazynem na Holmie. Elewator jest znacznie uszkodzony.

SZCZECIN

W miesiącu sprawozdawczym władze polskie w Szczecinie przejęły od władz radzieckich następujące obiekty w Porcie Centralnym:

1. Mollnhafen — Nowy Port z magazynami nadającymi się do użytku.
2. Północną część wyspy „Tirplitz".
3. Chłodnię.

Zakończono roboty przy remoncie hali Union przygotowując ją na magazyn drobnicy UNRRA, przystosowano nabrzeże „Mak" do przyjmowania statków z bydłem i ukończono remont magazynu przy bocznym kanale na nabrzeżu „Oko", wykonano instalację dla oświetlenia tegoż kanału oraz remont dźwigu „Demag" o nośności 6 t. Ponadto kontynuowano prace przy oczyszczaniu terenu nabrzeża oraz przy remoncie budynku biurowego B. O. P.

ZJEDNOCZENIE STOCZNI POLSKICH

W miesiącu lipcu przepracowano ogółem 959.734 rob/godz. z czego przypada na prace inwestycyjne 235.789 (28%), a na produkcyjne 723.945 (72%). W omawianym miesiącu ilość przepracowanych rob/godz. wzrosła w stosunku do miesiąca czerwca o 33.466 rob/godz. czyli o 36%.

Ogólny stan zatrudnienia Z. S. P. wynosił na dzień 31 lipca r. b. 6.435 osób.

RYNEK PRACY

W miesiącu lipcu zarejestrowano w Urzędzie Zatrudnienia ogółem 4.976 poszukujących pracy w tej liczbie 1.374 kobiet; w tym samym czasie Urząd Zatrudnienia zapośredniczył do pracy 4.137 osób; największą liczbę stanowią robotnicy niewykwalifikowani (1.917 osób); z wykwalifikowanych przypada największa grupa na robotników metalowych, budowlanych, drzewnych.

Porównanie do miesiąca czerwca b. r. wykazuje, iż liczba zapośredniczonych do pracy zwiększyła się o 1.365 osób, co należy tłumaczyć zwiększonym ożywieniem w przemyśle oraz zwiększeniem się ilości miejsc pracy w związku z wysiedlaniem Niemców.

Od czasu powołania Urzędu Zatrudnienia w Gdańsku t. j. od 1.IX 45 r. do dnia 31VII 46 r. ogólna liczba zapośredniczonych do pracy wynosiła 26.401. Z ważniejszych instytucyj pracujących na Wybrzeżu zatrudniają Zjednoczone Stocznie Polskie w wojew. gdańskim 6.435 pracowników. Zwiększanie się ilości zatrudnionych w stoczniach powstało z powodu rozszerzenia się prac w już istniejących działach jak budowa — remonty okrętów, dźwigów oraz wykonywanie zamówień Ministerstwa Komunikacji z zakresu budowy mostów kolejowych, remontu wagonów kolejowych i t. p.

Gdańska Dyrekcja Odbudowy zatrudnia około 3.000 pracowników, Biuro Odbudowy Portów, 2.368, Zjednoczenie Przemysłu Drzewnego 3.221, Warsztaty Główne P. K. P. Gdańsk—Trojan zatrudniają 1.252 pracowników.

Ogólny stan zatrudnienia w Gdyni i Gdańsku wynosi 88.913 pracowników, w tym w Gdańsku 55.756 osób w 1.746 zakładach pracy, w Gdyni 33.157 osób w 1.463 zakładach pracy.

W miesiącu lipcu przy pracach związanych z przeładunkiem w porcie Gdyni i Gdańsku ogólna liczba przepracowanych robotnikodniówek wynosiła 84.520, z czego na Gdynię przypada 52.440, na Gdańsk 32.080 robotnikodniówek. Ogólna suma przepracowanych robotnikodniówek w obu portach w czasie od września ub. r. do 31 lipca b. r. wynosiła 563.342, w tym w porcie Gdyni przepracowano 370.694 i w porcie Gdańsku 192.648 robotnikodniówek.

Prócz wyżej przytoczonych normalnych swoich czynności ostatnio Urząd Zatrudnienia czyni przygotowania do przeprowadzenia spisu zawodowego ludności. Na podstawie uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 1946 r. zostanie w najbliższym czasie przeprowadzony na terenie wojew. gdańskiego przez Urząd Zatrudnienia w Gdańsku t. zw. spis zawodowy. Spis zawodowy ma na celu uzyskanie danych niezbędnych dla opracowania planów gospodarczych państwa, a w szczególności uzyskanie danych dotyczących: a) struktury zawodowej ludności, b) stanu liczebnego fachowców w poszczególnych zawodach.

Teren wojew. gdańskiego jako okręg spisowy został podzielony na 4 obwody spisowe, a mianowicie:

1. Obwód Gdański, obejmujący Gdańsk miasto i powiat oraz Sopot.
2. Obwód Gdyński, obejmujący Gdynię i powiaty: kartuski, morski i lęborski.
3. Obwód Elbląg, obejmujący miasta i powiaty: Elbląg, Malbork i Sztum.
4. Obwód Tczew, obejmujący miasta i powiaty: Tczew, Starogard i Kwidzyń.

Zjazd Izb Przemysłowo-Handlowych w Szczecinie

Zjazd ten odbył się w dniach 16 i 17 sierpnia br. Reprezentowane były wszystkie Izby z głębi kraju. Na szczególną uwagę w pracach Zjazdu zasługują następujące zagadnienia: „Warunki rozwoju życia gospodarczego na Pomorzu Zachodnim" — referat Ekspozytury Izby Gdyńskiej w Szczecinie, „Wznowienie sądownictwa administracyjnego" — referat Izby Przemysłowo - Handlowej w Poznaniu i koreferat Izby Przemysłowo-Handlowej w Łodzi, „Sytuacja handlu i przemysłu na tle przeprowadzonej reformy podatkowej" — referat Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, „Zagadnienie handlu morskiego w Polsce" (przedsiębiorstwa usług portowych) — referat Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, „Nowelizacja działu V prawa przemysłowego" i szereg innych ważnych oraz aktualnych zagadnień gospodarczych.

Powyższym tematom poświęcone były głównie obrady w dniu 16-go sierpnia. Poza tym pracowały komisje międzyizbowe, które powzięły szereg ważnych rezolucji — dla przedstawienia ich miarodajnym czynnikom centralnym. Rezolucje te podajemy w dalszym ciągu naszej kroniki izbowej.

W dniu 19 sierpnia odbyło się, dzięki p. Wojewodzie, zwiedzanie portu szczecińskiego. Ponadto miał Zjazd Izb możność uczestniczenia w sobotę, w godzinach popołudniowych, w naradach Międzyministerialnej Komisji dla Ziem Odzyskanych.

Otwarcie Zjazdu przez Prezesa Izby Przem.-Handlowej w Gdyni, prof. Ocioszyńskiego

„Ze szczególnym uczuciem zagajam ten Zjazd, zwołany właśnie tutaj, t. zn. nad morzem i w Szczecinie.

Nad morzem, a więc na progu szeroko dziś otwartej bramy, mogącej łączyć Polskę z całym światem związkami współpracy gospodarczej.

W Szczecinie — a więc w najmłodszym z polskich portów a równocześnie w ośrodku życia gospodarczego i społecznego północno - zachodnich ziem odzyskanych.

Obydwie te okoliczności nadają Zjazdowi naszemu specyficzny charakter.

Posiedliśmy potężne atuty gospodarcze, które muszą być w pełni wykorzystane.

Morska, tak rozległa, granica Rzeczypospolitej musi odegrać w najwyższej skali swoją rolę w życiu narodu. Nie może ona być martwa, albowiem wtedy z atutu pozytywnego stałaby się negatywnym problemem.

Jeśli przetworzymy ją w zespół elementów administracyjnych i gospodarczych, tętniących energią i życiem, pracą i obrotami, to damy jej tę treść, której bez nas w przeszłości miała skąpo, a więc stworzymy jej nową dziejową, nawet światową, trudną do zaprzeczenia treść gospodarczą.

To jest zadanie Polski nad Bałtykiem.

Do rozwiązania tego zadania, którego pomyślne początki usymbolizowane są w przedwojennych osiągnięciach Gdyni, stanąć winien cały naród.

Porty nie żyją własnymi problemami: są one funkcją życia narodu, służą całemu narodowi.

W zespole więc tych sił, które mają stworzyć nową polską gospodarkę morską, winna we właściwej i to nie małej skali, wziąć udział także inicjatywa prywatno - gospodarcza.

I ta inicjatywa, świadoma swej roli w życiu społeczno - narodowym, stanęła do tej pracy. Pierwsze firmy, które podjęły organizację ważnych usług portowych, spedycyj i maklerstwa, niezbędnych w portach, są to firmy prywatne.

Jeżeli ważne jest samo zagospodarowanie morza, to równie ważne jest gospodarcze skonsolidowanie i wszechstronne uaktywnienie ziem polskich nad morzem. Pomost, łączący Polskę z wolnym wyjściem morskim, musi być także silny, bezpieczny, zasobny. I tutaj wielkość osiągnięć gospodarczych, ich trwałość i społeczna celowość, muszą stwarzać siłę naszej pozycji, wobec której ścichnie każde usiłowanie antypolskie.

Akcentem woli prywatnego świata gospodarczego co do wzięcia udziału w tych pracach jest nasz dzisiejszy zjazd szczeciński. W walce o morze, a więc o wolność i wielkość narodu, nie zabraknie nigdy współczesnego kupca i przemysłowca polskiego.

Im więcej będziemy mieli sił, tym więcej włożymy ich w proces utrwalenia pozycji Polski na tych nadmorskich i przymorskich obszarach.

W tym przekonaniu otwieram Zjazd dzisiejszy".

Inauguracja Izby Przemysłowo - Handlowej w Szczecinie

Od września ub. roku istniała w Szczecinie Ekspozytura Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. W miarę rozwoju życia gospodarczego na terenie Pomorza Zachodniego, a szczególnie w mieście i porcie szczecińskim, dojrzewało także, wśród zainteresowanych działalnością samorządu gospodarczego przemysłowo-handlowego czynników, przeświadczenie o konieczności przekształcenia Ekspozytury w samodzielną izbę przemysłowo-handlową.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni od samego początku stała również na stanowisku, że uruchomienie samodzielnej Izby powinno nastąpić w możliwie najkrótszym czasie. Na wniosek Izby naszej Ministerstwa Przemysłu oraz Aprowizacji i Handlu wyraziły zgodę na utworzenie wzmiankowanej Izby, powierzając jej organizację dyrektorowi Banku Związku Spółek Zarobkowych w Szczecinie, p. Karolowi Zagórskiemu. Inauguracja ta nastąpiła w dniu 17 sierpnia b.r. przy współudziale wszystkich izb przemysłowo-handlowych, które w dniach 16 i 17 sierpnia odbywały swój Zjazd w Szczecinie.

Znaczenie, jakie posiada uruchomienie Izby samodzielnej w Szczecinie dla przyszłego rozwoju Województwa, podkreślali wszyscy obecni przedstawiciele władz i urzędów w swoich przemówieniach. Reprezentowane były: Centralny Urząd Planowania, Ministerstwo Ziem Odzyskanych, Ministerstwo Przemysłu, Ministerstwo Aprowizacji i Handlu, Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża oraz Wojewoda Szczeciński. Poza tym udział w akcie otwarcia Izby wzięli także przedstawiciele Kolei, Poczt i Telegrafów, Izby Rzemieślniczej i Izby Rolniczej.

Przedstawiciel Wojewody Szczecińskiego, prezydent miasta Szczecina, p. inż. Zaremba, zobrazował w swym przemówieniu poszczególne etapy, w jakich odbywała się normalizacja życia gospodarczego na terenie Szczecina. Wskazał on na wielkie postępy pod tym względem i dużą różnicę między stanem przed rokiem a obecnym. Rozwój życia gospodarczego w Szczecinie nastręcza jeszcze dużo kłopotów, niemniej jednak wszystkie odpowiedzialne za to czynniki, nie wyłączając inicjatywy prywatnej, zmierzają wytrwale i ofiarnie do celu, którym jest utwierdzenie polityczne i gospodarcze Polski w tym bastionie nadodrzańskim. Handel rozwinął się do tego stopnia, że może w należytej mierze zaspakajać potrzeby mieszkańców, natomiast przemysł prywatny znajduje się jeszcze w stadium odbudowy.

Zadaniem nowoutworzonej Izby Przemysłowo - Handlowej jest przede wszystkim odbudowa przemysłu średniego i małego. Wybitną i wyjątkową cechę Szczecinowi nadaje ta okoliczność, że jest to równocześnie duży port, który w rozwoju stosunków gospodarczych Polski z zagranicą odegra niewątpliwie dużą rolę. Dzięki zdobyciu szerokiego brzegu morskiego, z trzema dużymi portami, następuje stopniowa, ale zdecydowana przemiana psychiki społeczeństwa polskiego w odniesieniu do zagadnień morskich. Pojęcie morza nie jest już w społeczeństwie polskim wyobrażeniem małego skrawka wybrzeża. Stan naszego suwerennego władania na terenie portu szczecińskiego rośnie z każdym dniem i już obecnie

zawijają do niego statki obce po polski eksport.

Szczecin wymaga wszechstronnej i intensywnej pracy nad ożywieniem gospodarczym miasta i zorganizowaniem życia gospodarczego w porcie. Samorząd gospodarczy powinien wszystkim tym, którzy przybywają do portu i miasta Szczecina, dać pełne podstawy egzystencji i pracy.

Z ramienia Ministerstwa Aprowizacji i Handlu złożył życzenia nowoutworzonej Izbie p. dyrektor Departamentu Ryńca. Wskazał on na konieczność wykorzystania wszystkich sił twórczych narodu i każdej jednostki aktywnej dla dobra odbudowy kraju. W tym dziele winny brać udział wszystkie sektory życia gospodarczego, przy czym inicjatywie prywatnej przypada szczególnie duże zadanie. Pan dyrektor Ryńca wskazał na pozytywne i życzliwe ustosunkowanie się Rządu do inicjatywy prywatnej i dał wyraz przekonaniu, że Izba Przemysłowo-Handlowa w Szczecinie złoży konkretne dowody wielkiej energii i czynów.

W imieniu Ministerstwa Przemysłu witał nową Izbę Dyrektor Departamentu Staszelis, zaznaczając, że Ministerstwo Przemysłu otacza sprawę odbudowy Ziem Odzyskanych szczególną troską i że z tego też względu współpraca w tym dziele nowej Izby Przemysłowo-Handlowej jest oczekiwana i że będzie należycie doceniona.

Bardzo serdeczne słowa powitania wygłosił Prezes Izby Rzemieślniczej w Szczecinie, podkreślając, że zarówno samorząd przemysłowo-handlowy, jak i rzemieślniczy są reprezentantami jednej i tej samej inicjatywy prywatnej. Mówca wyraził przekonanie, że samorząd gospodarczy, oparty o Rząd, i przez ten Rząd popierany, są ostoją życia gospodarczego Polski i że prywatny handel oraz przemysł i rzemiosło najbardziej przyczynią się do zaludnienia i odbudowy gospodarczej Pomorza Zachodniego.

Delegat Ministerstw Przemysłu oraz Aprowizacji i Handlu dla organizacji Izby w Szczecinie, p. dyrektor Karol Zagórski, zaznajomił zebranych z treścią pisma tych ministerstw w przedmiocie utworzenia Izby w Szczecinie i powołując się na swoje pełnomocnictwa, złożył oświadczenie, że 16 przedstawicieli życia gospodarczego, wybranych przez prywatne organizacje gospodarcze, są radcami Izby, na których spada obowiązek przeprowadzenia wszystkich prac dalszych, związanych z organizacją tego samorządu. Na przewodniczącego zebrania inauguracyjnego powołał delegat prezesa Izby macierzystej w Gdyni, p. prof. Ocioszyńskiego.

Przewodniczący podkreślił, że oprócz doniosłości samego faktu uruchomienia samodzielnej Izby Przemysłowo-Handlowej w Szczecinie, zrozumienie potrzeby odbudowy zrujnowanego kraju powinno się odzywać w całym społeczeństwie z jak największą siłą. Wymaga tego ogrom zniszczenia, jakiego doznał kraj w czasie ostatniej wojny. Należy też pamiętać, że odbudowując obecnie kraj, musimy go jednocześnie dźwignąć nad ten dystans, który przeszłość wytworzyła między nim a innymi narodami.

P. prezes Izby Gdyńskiej, jako Izby macierzystej w stosunku do nowoutworzonej Izby w Szczecinie, zaapelował do nowowybranych radców Izby Szczecińskiej, aby sumiennie wykonywali swoje obowiązki i pamiętali zawsze, że ich rola polega na tym, aby odegrać aktywną rolę w odbudowie nowej Polski. Radcowie nowej Izby winni być wszędzie tam, gdzie się tę nową Polskę tworzy.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Szczecinie ukonstytuowała się w sposób następujący: Przyjęto uchwałę, że Izba będzie posiadała 60 radców z wyborów, następnie, że dzielić się będzie na 3 sekcje: handlową, przemysłową i żeglugowo-portową. Wybrano zarząd Izby w osobach 3 wiceprezesów, a mianowicie: z sekcji handlowej — p. Stanisława Cecerkę, z sekcji przemysłowej — p. Michała Banachowicza, oraz z sekcji żeglugowo-portowej — p. Konstantego Jacynicza. Wybór prezesa odroczono do momentu skompletowania ciała radcowskiego. Przyjęto również część II statutu Izby, zawierającą postanowienia o toku urzędowania i prac Izby, jej zebrań plenarnych i komisyj.

Po ukończeniu powyższych etapów organizacyjnych zwrócił się do nowej Izby z apelem prezes Izby Warszawskiej, jako Urzędującej, p. Mieczysław Hartwig, aby radcowie nowej Izby w swej pracy wykazywali zawsze harmonię i zrozumienie dla potrzeb gospodarczych wszystkich odłamów prywatnego życia gospodarczego. Oświadczył on, że między sekcjami musi istnieć równowaga moralna. P. prezes Hartwig podkreślił ponadto, że na nowowybranych radców ukonstytuowanej Izby spada obowiązek poświęcenia wszystkich sil dla zadań, do których zostali powołani. Wskazał ponadto na konieczność utrzymywania najściślejszego kontaktu z władzami i czynnikami politycznymi, wyrażając przekonanie, że tylko ścisła współpraca i wzajemne zrozumienie mogą wysiłkom nowej Izby zapewnić powodzenie.

Rezolucje Zjazdu Izb Przemysłowo - Handlowych

W sprawie reaktywowania sądownictwa administracyjnego

1) Zasada praworządności wymaga wznowienia działalności Najwyższego Trybunału Administracyjnego.

Podstawowe zasady w stosunku obywatela do Państwa w ustroju demokratycznym wymagają przestrzegania ustaw nie tylko przez obywatela ale także i przez biurokrację. Władze nie mogą wychować obywatela w poszanowaniu własnego prawa, jeśli same prawa tego nie przestrzegają. Najlepszą zaś gwarancją praworządności jest kontrola sądowa. Stanowi ona też niewątpliwie podstawową zasadę Konstytucji Marcowej z rzędu tych, o których mówi Manifest Lipcowy.

2) Wszelkie przedsiębiorstwa (państwowe, spółdzielcze, prywatne i inne) muszą mieć zapewnioną gwarancję, że prawa, przyznane im w ustawach, będą mogły być zrealizowane.

3) Wprowadzenie gospodarki planowej nie da się pomyśleć bez zapewnienia posłuchu normom ustawowym i bez zapewnienia ich jednoznaczności.

4) Kontrola wewnętrzna władz administracyjnych i kontrola społeczna, sprawowana przez Rady Narodowe, nie daje wystarczającej gwarancji praworządności administracji.

5) Inflacja przepisów prawnych, radykalna przebudowa podstaw ustroju gospodarczego w krótkim czasie i związana z tym potrzeba uporządkowania podstaw prawnych wymaga organu, któryby czuwał nad jednolitą wykładnią przepisów prawnych.

Organem tym może być tylko Najwyższy Trybunał Administracyjny, względnie organ sądowy, wyposażony w kompetencje N. T. A., ponieważ funkcja taka wymaga niezawisłości organu oraz jego wysokiej kompetencji fachowej.

Reaktywowanie Najwyższego Trybunału Administracyjnego winno w dalszej konsekwencji i w miarę możności pociągnąć za sobą uruchomienie sądów administracyjnych na szczeblu wojewódzkim.

W sprawie uchwał Ogólnopolskiego Kongresu Rzemiosła w Bydgoszczy w dniu 15 lipca 1946 r

Kongres Rzemiosła w Bydgoszczy stwierdził, że przebudowa struktury gospodarczej kraju spowodowała konieczność dostosowania do nowych warunków — przepisów prawa przemysłowego, odnoszących się do rzemiosła i w związku z tym zwrócił się do władz o przeprowadzenie w możliwie najkrótszym czasie nowelizacji prawa przemysłowego. W szczególności Kongres domagał się: zmiany listy rzemiosł, przewidzianej w art. 142 prawa przemysłowego przez dodanie nowych zawodów, wykonywanych, jak życie wykazało, sposobem rzemieślniczym.

Lista rzemiosł winna obowiązywać do chwili ustawodawczego wytyczenia stałej granicy między przemysłem a rzemiosłem. Kongres domagal się ustalenia stałej granicy między przemysłem a rzemiosłem, biorąc za kryterium ilość zatrudnionych ludzi. Zmiana organizacji pracy dokonuje się zwykle w warsztatach, zatrudniających ponad 20 ludzi, co zostało potwierdzone dekretem o radach zakładowych.

Zdaniem Kongresu, liczba 20 ludzi, zatrudnionych przy produkcji, nie wliczając w to uczniów, winna być stałą granicą rzemiosła i przemysłu.

Zjazd Izb Przemysłowo - Handlowych w Szczecinie, po dokładnym przedyskutowaniu problemu w tej części uchwał Kongresu Rzemiosła Polskiego, powziął następującą uchwałę:

Uchwała Kongresu Rzemiosła Polskiego z dnia 15 lipca 1946 r. sięga głęboko w organizację całości życia gospodarczego polskiego, a została ona powzięta bez porozumienia się a nawet bez uprzedzenia innych organów samorządu gospodarczego, którego rzemiosło stanowi tylko część.

Sprawy, decydujące dla całości życia gospodarczego Państwa, powinny być, celem uniknięcia błędów, rozstrzygane po wspólnym rozważeniu przez czynniki, reprezentujące całość samorządu gospodarczego.

Zjazd stwierdza, że budowanie skomplikowanego ustroju życia gospodarczego na podstawach czysto mechanicznych, nie mających nic wspólnego z kryteriami gospodarczymi, a jedynie miarodajnymi dla tego życia, bez wzięcia pod uwagę wewnętrznych podstaw strukturalnych, rozróżniających rzemiosło od przemysłów wolnych, a przejawiających się na przestrzeni wieków, jest błędne i wprowadza w życie gospodarcze drobnego i średniego warsztatu niepokój, tak szkodliwy dla życia gospodarczego w każdym stadium jego przejawów.

Zjazd stwierdza, że rzemiosło od dziesiątków lat nie wyszło, jak uczy statystyka Izb Rzemieślniczych, poza przeciętną ilość 4 pracowników łącznie z mistrzem i jego rodziną.

Powoływanie się na postanowienia dekretu o radach zakładowych uważa Zjazd za nieporozumienie, gdyż postanowienia te nie mają żadnego związku z zagadnieniami struktury życia gospodarczego.

W tych warunkach wtłaczanie dotychczas wolnych przemysłów, zatrudniających do 20, a nawet 30 pracowników, przemysłów, nie posiadających historycznie wytworzonych warunków przynależności do rzemiosła, a które to przemysły wykazały tyle prężności twórczej, w karby cechowe, sprowadzić by musiało szkodliwe skutki przez stłumienie inicjatywy i produkcji, na czym ucierpi w pierwszym rzędzie interes publiczny, a w obecnej chwili odbudowa kraju.

W przedmiocie usprawnienia życia gospodarczego na Ziemiach Odzyskanych, a w szczególności na Pomorzu Zachodnim

1) Na szczeblu wojewódzkim — wojewoda, zaś na szczeblu powiatowym — starosta, winien być jedynym źródłem wiążących dyspozycyj w sprawach gospodarczych. Wojewoda i starostowie wydają prawomocne orzeczenia w sprawach administracji gospodarczej na piśmie i przyjmują odwołania zgodnie z przepisami prawa o postępowaniu administracyjnym. W ten sposób zostaje zrealizowany postulat koncentracji władzy i koncentracji odpowiedzialności.

2) Przedsiębiorstwo państwowe, jako producent towarów i usług, winno być zarówno w uprawnieniach jak i w obowiązkach zrównane z każdym innym przedsiębiorstwem niepaństwowym. Jako suwerenny czynnik prawno-polityczny Państwo nie transponuje swoich prerogatyw na platformę działalności gospodarczej w rozumieniu działalności w celach zarobkowych. Każde przedsiębiorstwo państwowe jest we wszelkich stosunkach do władz administracji państwowej i magistratur cywilno-sądowych tylko stroną. Z powikłań, jakie przynosi ze sobą życie w dziedzinie praw życiowych i zobowiązań oraz powinności z prawa administracyjnego, przedsiębiorstwo państwowe odpowiada zarówno wobec sądów ze skargi cywilnej jak i urzędów administracji państwowej za wykroczenia lub uchybienia przeciw odnośnym przepisom. Roszczenia strony prywatnej, podnoszone z różnych tytułów wobec przedsiębiorstw państwowych, nie mogą doznać ograniczeń, zaś prawa, wynikające ze stosunków umownych — uszczuplenia.

3) Powinna być wydana odrębna ustawa o unormowaniu prawa własności na Ziemiach Odzyskanych. Ustawie tej ma przyświecać idea, zawarta w art. 3 ustawy z dnia 3.1 46 r. o nacjonalizacji przemysłu oraz ustawa z tej samej daty o popieraniu inicjatywy prywatnej. Byłaby to niejako konstytucja gospodarcza, której brak dotychczas na Ziemiach Odzyskanych. Celem tej tezy jest zrównanie modelu prawnego własności prywatnej z modelem ziem centralnych.

4) Na wypadek, gdyby powyższa teza nie znalazła poparcia u czynników miarodajnych, formułujemy postulat następujący: W oparciu o art. 12 dekretu z dnia 8 marca 1946 r. należy stworzyć własność prywatną przez uwłaszczenie repatriantów, (zasadniczo bez odszkodowania) i osadników (w zasadzie za odszkodowaniem). Przedmiotami własności prywatnej winny być: zakłady przemysłowe średnie i drobne, nieruchomości miejskie, gospodarstwa rolne, ruchomości wszelkiego rodzaju.

Strukturalna treść własności prywatnej na Ziemiach Odzyskanych, jej zasięg w głąb i wszerz powinny być takie same, jak na ziemiach starych. Pozostałe majątki poniemieckie przydzielić należałoby definitywnie poszczególnym sektorom i przeprowadzić ostatecznie wyraźną linię demarkacyjną między własnością prywatną a sektorami pozostałymi.

Wykorzystać należy postanowienia ust. 3 cyt. art. 12 i oddać odpowiednią ilość przedsiębiorstw państwowych w długoletnie dzierżawy inicjatywie prywatnej.

5) W akcji prywatyzacji powinna być przyznana samorządowi gospodarczemu odpowiednio szeroka gestia zarówno w ustalaniu listy przedsiębiorstw, kwalifikujących się do oddania w ręce prywatne, jak również w dyrygowaniu ruchu imigracyjnego osadników — przedsiębiorców z ziem centralnych.

W sprawie handlu morskiego (przedsiębiorstw usług portowych)

Uwzględniając konieczność jak najszybszego zagospodarowania polskich portów morskich w zakresie handlowego aparatu usług portowych oraz wytworzenia w tym aparacie najskuteczniejszego instrumentu obsługi wymiany zamorskiej kraju, Zjazd Izb Przemysłowo-Handlowych wypowiedział pogląd, że przesłanki polityki państwowej w odniesieniu do zagadnienia usług portowych powinny uwzględniać następujące zasady:

1) wykorzystanie w najszerszej skali ocalałych z pożogi wojennej wartości doświadczenia i znajomości zawodu, reprezentowanych przez przedwojenne polskie firmy usługowe względnie przez przedwojennych polskich kupców z tej dziedziny,

2) dopuszczenie w najszerszym zakresie inicjatywy prywatnej na odcinku usług portowych, celem zrównania polskich metod pracy morskiej z metodami konkurencji międzynarodowej, co jest warunkiem powodzenia dla pracy polskiej na tym polu,

3) pozostawienie zagadnienia selekcji firm oraz kupców, jako też utrzymania dyscypliny moralnej w tym środowisku organom autonomii branżowej, tzn. przymusowym związkom branżowym i samorządowi gospodarczemu w ramach ogólnych wytycznych programowych oraz nadzoru właściwych organów władzy państwowej,

4) ograniczenie bezpośredniej działalności gospodarczej państwa w tej dziedzinie do najniezbędniejszych posunięć, np. w wypadkach niedopisywania inicjatywy prywatnej, przy przestrzeganiu zasady równych warunków pracy dla przedsiębiorstw prywatnych, uspołecznionych i państwowych.

Polska polityka morska winna pogodzić w najwłaściwszej formie konieczności utrzymania przyjętych w obrocie międzynarodowym form pracy przedsiębiorstw usług portowych z niespornymi potrzebami ścisłego skoordynowania działalności polskich przedsiębiorstw usługowych z wymogami polskiej gospodarczej racji stanu i polityki niezawisłości gospodarczej.

W sprawie wykonania dekretu o upaństwowieniu najważniejszych gałęzi przemysłu

Zjazd Izb zwróci się za pośrednictwem Izby Urzędującej do Rządu z prośbą o wydanie zarządzeń w przedmiocie nie rozsyłania do Komisyj Wojewódzkich, działających na mocy przepisów wykonawczych do powołanego dekretu — pism o wdrożenie postępowania o upaństwowieniu przedsiębiorstw, zasadniczo upaństwowieniu niepodlegających.

Uzasadnienie: Zjazd Izb uważa, że działalność wspomnianych wyżej komisyj winna mieć na celu wprowadzenie stabilizacji i uspokojenia w naszym obecnym życiu gospodarczym. Tymczasem stosowanie powyższej praktyki wprowadza niepokój wśród całego szeregu przedsiębiorstw, które tego rodzaju pisma otrzymują, co w rezultacie może doprowadzić do całkowitej stagnacji na odcinku prywatnego przemysłu, który i tak walczy dzisiaj z wielorakimi trudnościami.

Jeżeli odpowiednie organa uznają, że przewidziany dekretem o upaństwowieniu termin 31 grudnia, jako prekluzyjny dla zgłaszania wniosków o upaństwowienie, jest niewystarczający, to raczej wskazanem byłoby, ten termin, w drodze prawem przewidzianej, jeszcze przedłużyć o kilka miesięcy, niż dla zachowania terminu masowo unieruchamiać w całości lub częściowo te przedsiębiorstwa, które zasadniczo upaństwowieniu nie podlegają.

Jednocześnie Zjazd zwraca uwagę na niejednolitą praktykę różnych wojewódzkich komisyj, powołanych w

myśl przepisów, a mianowicie, na wciągnięcie na listę przedsiębiorstw, podlegających upaństwowieniu, takich przedsiębiorstw, które w myśl dekretu nie podlegają upaństwowieniu.

W sprawach podatkowych

Zjazd Izb Przemysłowo - Handlowych, po dokładnej analizie dokonanej już reformy podatkowej, oraz po zapoznaniu się z sytuacją, jaka na odcinku obciążeń skarbowych zarysowała się w odniesieniu do prywatnego sektora życia gospodarczego, stwierdził, co następuje:

Dokonana reforma podatkowa zarówno na odcinku wysokości obciążeń podatkowych, jak i na odcinku postępowania, związanego z wymiarem podatków, podważa byt tych placówek handlowych i przemysłowych, które w sposób lojalny ujawniają swe obroty i dochody. Wysokość obciążeń poszczególnych podatków stwarza olbrzymią pokusę dla tych jednostek, które uchylają się od świadczeń publicznych; dotyczy to w szczególności podatku dochodowego, którego skala zasadnicza, sięgająca 65% dochodu, drabina progresji, jak również dodatkowe opodatkowanie dochodu ponad 400.000 zł., powodująca faktycznie wzrost opodatkowania do 80% dochodu, wreszcie fakt, że opodatkowaniu podlegają właściwie nie faktyczne wygospodarowane dochody, lecz dochody fikcyjne, wynikające wyłącznie ze wzrostu ceny, — sprawiają, że normalnie funkcjonujące, prawidłowo kalkulujące i rzetelnie prowadzone przedsiębiorstwo nie jest w możności ponosić tych ciężarów. Jeżeli do tego dodać, że dekret o podatku dochodowym swoimi postanowieniami uniemożliwią w praktyce jakiekolwiek inwestowanie, a więc odbudowe, że inne podatki, jak podatek obrotowy, podatek od lokali oraz inne obciążenia publiczne, a w szczególności niezwykle wysokie obciążenie z tytułu ubezpieczeń socjalnych, wpływają na zmniejszenie kapitałów obrotowych uczciwie i lojalnie prowadzonych przedsiębiorstw, to oczekiwać należy, że, jeżeli ten stan rzeczy nie ulegnie szybkiej i radykalnej zmianie, grozić to będzie dalszymi powikłaniami gospodarczymi, nierealnością planu inwestycyjnego, oraz likwidacją placówek gospodarczych i dalszym kurczeniem się obrotów i dochodów jawnych, których administracyjnymi środkami nie doprowadzi się do ujawnienia.

W tym stanie rzeczy Zjazd Izb Przemysłowo-Handlowych zwraca się do Ob. Ministra Skarbu z prośbą. aby spowodował w zakresie ustawodawstwa podatkowego przynajmniej następujące zmiany:

1. Nowelizację dekretu o podatku dochodowym w kierunku:

a) podwyższenia minimum egzystencji, wolnego od opodatkowania, do 72.000 zł dochodu rocznego,

b) przebudowę skali podatku dochodowego przez ustalenie maksymalnego opodatkowania w wysokości 40% przy dochodach, przekraczających 6.000.000 zł dochodu rocznego,

c) całkowite zniesienie opodatkowania z działu III-go dekretu.

2. Nowelizację dekretu o podatku w kierunku obniżenia jego stawek, w szczególności w odniesieniu do przedsiębiorstw, prowadzących prawidłowe księgi handlowe, i przywrócenia podatku zryczałtowanego.

3. Nowelizację przepisów o postępowaniu podatkowym przez odstąpienie od rygorystycznych postanowień o sposobie udokumentowywania zapisu w księgach handlowych i formie sporządzania rachunku, a w szczególności przerzucania na podatnika odpowiedzialności za prawdziwość danych, zawartych w rachunkach dostawców, względnie odpowiedzialności za nieujawnienie odbiorców.

4. Nowelizację dekretu o finansach komunalnych w kierunku wydatnej obniżki podatku od lokali.

W sprawie utworzenia Podsekretariatu Stanu dla spraw incjatywy prywatnej

Zjazd Izb Przemysłowo-Handlowych, odbyty w Szczecinie w dniach 16 i 17 sierpnia 1946 r., zważywszy, że odbudowa życia gospodarczego wymaga właściwej opieki i reprezentacji także na odcinku sektora prywatnego, wita z zadowoleniem zapowiedź czynników rządowych powołania wiceministra dla spraw gospodarki prywatnej, upatrując w nim przedstawiciela ogniskującego cele i zadania inicjatywy prywatnej w zakresie przemysłu i handlu, a także i rzemiosła, do którego Izby Przemysłowo-Handlowe zawsze odnosiły się z należytą troską, jako do składnika procesów wytwórczych w kraju.

Zjazd Izb Przemysłowo-Handlowych wyraża pogląd, że osoba wiceministra winna pochodzić ze środowiska samorządu gospodarczego przemysłowo-handlowego, dysponującego odpowiednim doborem znawców problemów gospodarczych Polski ze szczególnym uwzględnieniem sektora prywatnego i struktury jego samorządu.

Wspomnienie pośmiertne

Dnia 17 sierpnia 1946 r. zmarł nieoczekiwanie ś. p. TEODOR DEMBIŃSKI, wiceprezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni. Urodził on się dnia 25. czerwca 1900 r. w Opolu na Śląsku. Po ukończeniu szkół średnich i odbyciu studiów na wydziale prawno-ekonomicznym Uniwersytetu w Poznaniu, uzyskał w r. 1924 dyplom. Po odbyciu praktyki bankowej w kraju oraz za granicą we Francji i Anglii, objął w roku 1927 w Oddziale Gdańskim Bałtyckiego Banku Komisowego stanowisko prokurenta, a w roku 1933 został członkiem zarządu Banku. W roku 1934 objął dodatkowo kierownictwo Oddziału Banku w Gdyni.

Na tych placówkach zajmował się przede wszystkim eksportem cukru polskiego. Równocześnie zorganizował dział branżowy Banku dla finansowania obrotów wszystkich towarów importowych i eksportowych. Był przedstawicielem „Cukroportu" w portach Gdańsku i Gdyni, członkiem rad nadzorczych firmy „Warta" i „Żegluga Polska" S. A. Był członkiem Zarządu Rady Interesantów Portu.

Zmobilizowany w sierpniu 1939 r., brał udział w wojnie z Niemcami. Ranny dostał się do niewoli niemieckiej i przebywał w różnych obozach do lutego 1945 r.

Zmarły był wybitnym znawcą gospodarki morskiej i organizatorem przedsiębiorstw portowych.

Jako wiceprezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, poświęcał się gorliwie sprawom samorządu gospodarczego.

Pamięć o nim trwać będzie na zawsze w historii działalności Gdyńskiej Izby Przemysłowo - Handlowej.

Firmy zagraniczne szukają kontaktu z Polską

1) Firma brazylijska „Carreira & Filhos Ltda." Rua dos Invalidos 37 **Rio de Janeiro** Caxas Postais 480 R 2184 — pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi importerami brazylijskiego drzewa budulcowego. Firma ta jest właścicielem lasów o przestrzeni 90.000.000 metrów kw. gdzie znajdują się wszelkie gatunki drzew. Firma prześle na życzenie katalogi i cenniki—oraz poda dokładnie warunki sprzedaży w języku portugalskim, angielskim, francuskim lub hiszpańskim. Z drugiej strony — zajmuje się ona także importem części aparatów radiowych i rowerowych oraz posiada specjalny oddział przedstawicielski, dzięki któremu może przyjąć każdy artykuł do sprzedaży — który znajdzie popyt w Brazylii.

2) Joseph N. Araklingi Manufacturer's Representatives Distributors: Jaffa, Oranges & Grape Fruit Bost Building — Ajami Road Jaffa (Palestine) P. O. B. 531.

Pragnie nawiązać kontakt handlowy z polskimi importerami pomarańczy, cytryn i grapefruit'ów.

Rybołówstwo Morskie

POŁOWY W LIPCU

Wyniki lipcowych połowów, zwłaszcza zanotowane w portach dawnego wybrzeża polskiego, utrzymały się na jednakowym poziomie z wynikami czerwcowymi. Na Ziemiach Odzyskanych połowy uległy zmniejszeniu. Przyczyną tego jest to, że rybacy na tamtejszym terenie rekrutują się w dużej mierze z ludzi nowych, z morzem mało obeznanych. W wypadku nieco większej fali ci nowi rybacy nie odważają się na dalsze wyprawy i trzymają się blisko brzegu, wobec czego w tych okresach wyniki ich pracy są znacznie mniejsze. Właśnie w lipcu zanotowano kilka dni o zwiększonej sile wiatrów i to było jedną z przyczyn zmniejszenia się połowów na tamtejszych wodach. W tym stanie rzeczy nasze dawne wybrzeże zaludnione zawodową ludnością rybacką nadal stanowi podstawę naszego rybołówstwa. Jednym z ważniejszych zagadnień w zagospodarowaniu Ziem Odzyskanych będzie równomierne rozsiedlenie zawodowej ludności rybackiej na całym wybrzeżu. Wszystkie usiłowania władz rybackich idą w tym kierunku. Jest to jednak praca powolna wymagająca dokładnego planowego przygotowania i rezultatów jej nie należy oczekiwać z dnia na dzień.

Jak wyżej zaznaczono, lipcowe wyniki nie różnią się wiele od rekordowych wyników z czerwca i tak złowiono na terenie:

MUR Gdynia	kg	2.337.210	w czerwcu	kg.	2.336.773
„ Gdansk	„	91.261	„	„	177.474
„ Derlów	„	51.488	„	„	89.737
„ Szczecin	„	27.542	„	„	43.115
Razem	kg	2.507.501	w czerwcu	kg	2.638.099

Różnicę częściowo wyrównały połowy dalekomorskie. W lipcu przybył do Gdyni z połowów na Morzu Północnym trawler rybacki „Polesie". Statek ten przez cały czas wojny znajdował się na połowach u wybrzeży angielskich i był eksploatowany przez firmę polską. Obecnie po raz pierwszy po wojnie przybył do kraju i nadal czynny będzie już w oparciu o Gdynię. Znajduje się on w eksploatacji Towarzystwa Dalekomorskich Połowów „Ławica", które obok Towarzystwa „Dalmor" stanowi drugie czynne w kraju przedsiębiorstwo polskie.

Statki zakupywane przez UNRRA dla Polski, przeznaczone do połowów na Morzu Północnym, w ilości około 25 sztuk w niedługim czasie mają przyjść do kraju. Wedle wiadomości podanych przez Misję Morską w Londynie, do końca listopada wszystkie już będą w kraju. Dzięki temu rybołówstwo dalekomorskie rozpocznie od razu intensywną pracę i winno dostarczać krajowi znacznych ilości ryb.

Z jedynej podróży dokonanej w lipcu na Morzu Północnym trawler „Polesie" przywiózł do Gdyni 72.610 kg ryb.

Wyjeżdżając na drugi rejs na Morze Północne statek ten zabrał do Anglii 4.182 kg łososia. Jest to drugi wypadek eksportu łososia do Anglii, zanotowany w bieżącym roku.

ROZWÓJ TABORU RYBACKIEGO

Całkiem dodatnie wyniki w rozbudowie taboru zanotowano w lipcu. Ilość kutrów znajdujących się w remoncie dzięki podniesieniu z wody powiększyła się o 17 jednostek, ilość kutrów znajdujących się w budowie powiększyła się o 2, ilość kutrów czynnych zwiększyła się o 3. Stan taboru rybackiego w lipcu obejmował:

93 kutry czynne,
69 kutrów w remoncie,
25 kutrów w budowie,
18 kutrów zatopionych,
15 kutrów w trakcie rewindykacji z Niemiec.

Z zestawienia powyższego widać, że na koniec roku 1946 powinniśmy osiągnąć cyfrę ok. 200 czynnych kutrów. Będzie to bardzo pokaźna liczba w porównaniu do stanu taboru przed rokiem.

Dodatnim objawem w rozbudowie taboru jest fakt rozpoczęcia budowy kutrów przez rybaków we własnym zakresie. W tej chwili już 6 jednostek znajduje się w budowie wykonywanej samodzielnie przez rybaków, bez pomocy stoczni. Cztery kutry buduje się w Wielkiej Wsi, jeden w Gdyni i jeden w Jastarni.

Stocznie Rybackie Morskiego Instytutu Rybackiego, które od dłuższego czasu przygotowywały się do seryjnej produkcji kutrów i z funduszów przyznanych w planie inwestycyjnym dokonywały zakupów odpowiednich materiałów, przystępują obecnie do wykonania planu. W najbliższych miesiącach rozpocznie się budowę co najmniej 20 dalszych kutrów. Brak dostatecznej ilości motorów kutrowych może przyczynić się do opóźnienia oddania do użytku kutrów wykończonych przez Stocznie. Zamówione zagranicą motory zaczną nadchodzić do kraju dopiero od jesieni tego roku.

PRZETWÓRSTWO RYBNE I IMPORT

Praca rybnego przemysłu przetwórczego w lipcu uległa znacznemu zmniejszeniu. Ilość czynnych zakładów uległa zmniejszeniu o 4, ilość zatrudnionych pracowników zmniejszyła się o 300 osób w porównaniu do czerwca. Z punktu widzenia rozwoju rybołówstwa zmniejszenia pracy przemysłu rybnego jest objawem niepomyślnym.

Import

Poważnemu zmniejszeniu uległ import ryb świeżych. Na skutek zabiegów władz rybackich postanowiono import ten w miesiącach letnich zahamować celem nieprzeszkadzania rozwojowi własnych połowów. Postulat ten wprowadzono w życie i import ryb świeżych ograniczono tylko do wykonania zawartych poprzednio umów, nowych transakcji natomiast nie zawierano. Import ryb solonych utrzymał się nadal na wysokim poziomie, lecz nie zagraża to rozwojowi naszego rybołówstwa.

Mgr Ludwik Malinowski

Rynki towarów kolonialnych

KAWA NA RYNKACH ŚWIATOWYCH

Brazylia

Likwiduje obecnie biuro kawowe przeznaczone dla ochrony swej kawy (DNC), którego funkcje przejdą teraz w ręce innego przedstawiciela rządowego. DNC zostało swego czasu stworzone dla uregulowania nadmiaru kawy, lecz stało się zbytecznym, ponieważ zbiory brazylijskie mają obecnie zapewniony zbyt na rynku światowym i nie potrzebują więcej być niszczone przez palenie lub zatapianie w morzu.

Kosta Rika

W związku z zakończeniem zbiorów kawowych w sezonie 1945/46 rząd uregulował ich podział w następujący sposób: 75% przeznacza się na eksport, 18% na zbyt wewnętrzny i 7% na zapas. Przeciętna cena eksportowa wynosi US $ 16.44, cena wewnętrzna US $ 18.49.

Nikaragua

Plantatorzy kawy znajdują się obecnie w najbardziej kłopotliwej sytuacji od 50 lat. Ulewne deszcze bowiem, które padały w czasie dojrzewania ziarna, zniszczyły około 60% zbiorów. Stan na niektórych plantacjach jest tak beznadziejny, że właściciele wyrzekli się w ogóle trudów i kosztów zbierania kawy.

Stany Zjednoczone

Na rynku amerykańskim zjawił się ostatnio jako nowość mrożony ekstrakt kawy palonej (froz-n coffe-e) dobrej jakości pod względem aromatu, smaku i wydajności. Sprzedaje go się w pudełkach zawierających 6 porcji ekstraktu mrożonego, z których każda wydaje od 3 do 5 filiżanek kawy.

Kanada

W ostatnich latach import kawy uległ znacznej zwyżce, co najwymowniej wyrażają następujące cyfry:
Przeciętny roczny import 1927/29 — 193.975 worków
Przeciętny roczny import 1943/45 — 336.000 worków
Jest to zwyżka o 174%.
Import herbaty w tych samych okresach wynosił:
1927/29 przeciętnie rocznie 38.773.000 lbs
1943/45 przeciętnie rocznie 40.065.000 lbs

Sprowadzono przed konferencją w Ottawie 60% kawy z Ameryki Łacińskiej, 40% z kolonii brytyjskich. Import ten po konferencji uległ zmianie na niekorzyść Ameryki Łacińskiej, niemniej jednak znacznie się poprawił w czasie wojny, gdy Kanada była odcięta od posiadłości brytyjskich osiągając w roku 1943/45 do 97%.

Europa

Import kawy do Europy w dużej mierze zależy od tutejszej sytuacji finansowej, która z powodu utraty poważnej ilości dewiz na skutek wojny, już więcej nie wykazuje tej siły zakupu, jak dawniej. Pozostałe zaś środki płatnicze przeznaczone są przeważnie na import przedmiotów pierwszej potrzeby i najbardziej pożądanych do zasilenia odbudowujących się państw. Kawa natomiast, jako artykuł poniekąd luksusowy, nie zalicza się w obecnej chwili do niezbędnych surowców. Wynika to z cyfr, które wykazują przedwojenny import w ilości 12 milionów worków kawy rocznie, z czego 9 milionów pochodzenia południowo-amerykańskiego. Import w roku 1945 wyniósł zaledwie około 2-ch milionów worków.

W Stanach Zjednoczonych powołana została do życia specjalna komisja, stosownie do uchwały 4-tej konferencji panamerykańskiej odbytej w Meksyku, która wyjedzie do Europy celem badania możliwości zbytu kawy. Przy tej okazji stworzone będzie europejskie biuro kawowe, reprezentujące wszystkie kraje łacińsko-amerykańskie. **A. Wiatrak**

PRASA O „MORSKIM PRZEGLĄDZIE GOSPODARCZYM"

Ukazanie się pisma gospodarczego, poświęconego specjalnie sprawom morskim obiło się szerokim echem w prasie całego kraju. Że poczynania Wydawnictwa okazały się bardzo na czasie świadczą o tym liczne wypowiedzi, których wyjątki cytujemy poniżej.

„ODRA" Nr 23

Przeciętny inteligent w Polsce uważa za punkt honoru czytywać stale jakieś pismo literackie lub ogólnokulturalne. To stanowisko jest słuszne i my w „Odrze" powinniśmy się z tego cieszyć. Ale nas to nie cieszy. Albowiem dopiero wówczas będziemy spokojni o przeciętnego inteligenta polskiego, gdy ten inteligent obok pism literackich będzie się żywo brał do lektury pism także z branży... gospodarczej. Tak. Wiadomości nasze o sprawach gospodarczych są zbyt nikłe, może nawet zbyt... żadne. Dlatego też apelujemy o poszerzenie ambicji rzesz literackich, zwłaszcza, że dziś np. trudno się zachwycać Żeromskim, Conradem, pięknem morza, starożytnością zabytków, powiedzmy, gdańskich, przy równoczesnym zapoznawaniu zagadnienia: w jaki sposób my ten Gdańsk urządzimy i jak owo morze handlowo wykorzystamy.

Uwagi te wypowiadamy a propos pierwszego numeru czasopisma zatytułowanego **„Morski Przegląd Gospodarczy"**, wydawanego przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni. Jest to pismo o poziomie wysokim i godnym sprawy, której zamierza służyć. Najkapitalniejszymi wydają się być tu dwie prace, mianowicie mgr Kazimierza Zagórnego pt. „Zagadnienie tranzytu w gospodarce morskiej", oraz „Stocznie polskie na tle zagadnień gospodarczych kraju"

„GAZETA MORSKA" Nr 180

Coraz żywsze obroty portów polskich, rozwój wymiany handlowej drogą morską i wzrastające tempo odbudowy Wybrzeża już dawno stworzyły konieczność powołania do życia poważnego wydawnictwa gospodarczego, któreby stanowiło systematyczny przegląd naszych spraw morskich na odcinku gospodarczym. Dlatego też z prawdziwym zadowoleniem należy powitać pierwszy numer „Morskiego Przeglądu Gospodarczego", które to wydawnictwo zainicjowane zostało przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni.

Obecnie wydawnictwo odpowiednio do zwiększonych naszych horyzontów morskich posiada szersze ramy treściowe, i bardziej wszechstronne, pogłębione podejście do tematyki morskiej. Poza bieżącym przeglądem sytuacji we wszystkich dziedzinach gospodarki morskiej, wydawnictwo posiada poważny dział publicystyczny, poświęcony teorii spraw morskich i syntezie najpilniejszych zagadnień odbudowy Wybrzeża. Poszczególne działy treściowe pisma, jak przegląd rybołówstwa morskiego, ustawodawstwa, pracy portów i stoczni itd. obsadzone są przez wybitnych fachowców Wybrzeża. Kierownictwo redakcyjne wydawnictwa spoczywa w rękach publicysty morskiego mgr Kazimierza Zagórnego. „Morski Przegląd Gospodarczy" jest na rynku wydawniczym poważną pozycją w dziale polskiej prasy fachowej.

„DZIENNIK LUDOWY". 18.VII.1946 r.

Staraniem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni ukazał się pierwszy numer czasopisma gospodarczego, poświęconego specjalnie sprawom gospodarki morskiej i województw przymorskich. Jest to poważny dwutygodnik, posiadający dział artykułowy obsadzony przez fachowców, względnie publicystów morskich.

Pismo jest jedynym polskim przeglądem bieżących spraw morskich w resorcie gospodarczym.

„PRZEGLĄD TECHNICZNY" Nr 14

Witamy szczerze nowe wydawnictwo, zajmujące się naszą morską gospodarką. Już pierwszy numer zawiera ciekawe artykuły o zagadnieniach gospodarczych i technicznych naszego wybrzeża i ich związku z gospodarką i techniką kraju.

„ŻYCIE GOSPODARCZE" Nr 15

Czasopismo stale się ulepsza i dobrze reprezentuje prasę Wybrzeża. Dział ogłoszeń również jest ciekawy informacyjnie.

OD REDAKCJI. Z przyczyn technicznych „Polska Kronika Morska" w języku angielskim odłożona została do następnego numeru.

FUTRA

Lisy - Kołnierze - Pelisy - Materiały włókiennicze - Galanteria skórzana Walizki. - Poleca w wielkim wyborze

FURS

Foxes - Collars - Furs - Wollen stuffs Leather fancy-goods - Bags - Trunks offers in great assortment

Skład Włókienniczo - Futrzarski — Fur-woollen storehouse

E. WIŚNIEWSKI, GDYNIA

ul. Świętojańska 36 Telefon 272-59

Warszawska Pracownia Krawiecka

Władysław Kosiorek

Gdynia, Abrahama 5 m. 1 parter

wykonuje solidnie i eleganckie ubrania, pelisy i futra męskie na miarę z własnych i powierzonych materiałów.

Zegarmistrz - Jubiler



Jan Seltenreich

(rok zał. 1887 - Lwów)

Gdynia, 10 Lutego 5

„Mascotte"

Najwytworniejszy lokal w Gdyni
ul. Wybickiego (róg Świętojańskiej)

●

Codziennie dancing
Doskonała orkiestra
Występy artystyczne

F-ma „IGA"

ELEGANCKIE SUKNIE
KOSTIUMY PŁASZCZE

Zakupisz
w dużym wyborze znanej
F-my „IGA"
G D Y N I A
ul. Świętojańska 77,
telefon 210-28

„Obuwie"

Fr. Bartczak

Gdynia, 10 Lutego 25.
(obok Czytelnika)

●

Największy wybór obuwia na wybrzeżu. Damskie-Męskie Dziecinne

CENY PRZYSTĘPNE!

Café — Dancing

„H A B A N E R A"

GDYNIA
Kwiatkowskiego 9

wieczorem koncertuje znany fenomenalny muzyk

9 Kwiatkowski Street at Gdynia

Ewery evening the concert of an extraordinary musician

K. TUREWICZ

ze swoim zespołem

with his orchestra

RESTAURANT - BAR - RESTAURACJA

„George"

GDYNIA, UL. 3-GO MAJA NR 21

TELEFON NR 265-81 **ZARZĄD**

Wydawnictwo Izby Przemysłowo-Handlowej

Redaguje kolegium

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Gdynia: Świętojańska 99 — Tel. 27-242
P. K. O. XI - 111
Redaktor: Mgr Kazimierz Zagórny

OGŁOSZENIA przyjmuje „MAT" — Biuro ogłoszeń Morskiej Agencji Telegraficznej w Gdyni, ul. Świętojańska 99, tel. 27-242
P. K. O. 40-87

Tłoczono w Drukarni Nr 8 Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik", Gdynia, ul. Mściwoja Nr 7, tel. 26-239. W-01693